Nikola Tomašegović
E-mail: nikola.tomasegovic@gmail.com

Pregledni rad
UDK: **656.2(497.5)**"1862"

Polemika o željezničkom pitanju do 1862. godine u *Pozoru* i *Narodnim novinama*

Rad daje prikaz rasprave u novinama o željezničkom pitanju u Hrvatskoj do 1862. godine. Problem je sagledan u kontekstu razvoja željeznica u Habsburškoj Monarhiji te se zaključuje da je diskusija o željezničkom pitanju polazila sa dvije platforme: ekonomske i ideološke. Također se ukazuje da novine nisu bile pasivni promatrači, već su aktivno sudjelovale u kreiranju javne diskusije o željezničkim pitanjima u Hrvatskoj.

Ključne riječi: željeznička politika, hrvatska povijest, ekonomska povijest, 19. stoljeće,

Uvod

Na prvi pogled željeznice se mogu učiniti kao samorazumljivi i jednodimenzionalan problem. No pri pomnijem razmatranju identificirati će se barem tri dimenzije koje nisu direktno vezane uz njihovu prometnu funkciju. Radi se o ekonomskoj, političkoj i ideološkoj dimenziji. Te su tri dimenzije slojevito posložene, tako da je prva najizravnije vezana uz samu strukturu željeznica, dok je zadnja analitički najteže dohvatljiva. Ekonomska je dimenzija vjerojatno najočitija. Ona prvenstveno obuhvaća modernizacijsku ulogu željeznica, željeznicu kao sredstvo širenja kapitala, a samim time i poprište sukoba raznih ekonomskih interesa. Na tu se dimenziju nadograđuje politička dimenzija. Ona se očituje poglavito u funkciji željeznica u političkoj borbi, kao sredstva provođenja ekonomskih interesa. U sprezi ove dvije dimenzije izražava se duboka isprepletenost onog ekonomskog i onog političkog. Svoj najdublji izraz željeznice ipak dobivaju u ideološkoj dimenziji. Naime, one nisu samo produkt nove epohe, nego su upravo jedan od velikih faktora promjena. Približavajući ljude i krajeve, stvarajući „mreže" koje oslikavaju nacionalne i nadnacionalne strukture, ali i izolirajući i odbijajući određena područja, željezničke mreže našle su svoje mjesto u nacionalno – integracijskom procesu, razvoju novih komunikacijskih praksi i uspostavi stare – nove tehničko – tehnološke racionalnosti. Treba naglasiti da su ova određenja međusobno isprepletena te čine tri dimenzije istog problema.

Svi ovi momenti dolaze do svojeg izražaja u novinskim tekstovima nastalim u vrijeme inicijalne izgradnje željezničkih pruga. Novine kao glavni medij 19. st. i izraziti politički i ideološki instrument, pružaju građu za diskurzivnu i sadržajnu

analizu problematike izgradnje željeznica. Koja je dimenzija i koji moment željeznica najizraženija u novinskim napisima? Kako novine interpretiraju ulogu željeznica? Zašto je interpretiraju na taj način? To su pitanja na koje će ovo istraživanje pokušati pronaći odgovor.

Analiza se temelji na polemici koja se razvila u hrvatskim novinama povodom početka izrade projekata i izgradnje željezničkih pruga u Banskoj Hrvatskoj. Dvije napomene su potrebne. Prva, radi se o *počecima*. Gotovo je nemoguće fiksirati jedan moment te je čak i status „prve hrvatske željezničke pruge" sporan. Stoga se problem treba promatrati kao proces, a novinski napisi predstavljaju dugotrajni javni diskurs o toj temi. On se mijenjao i bio je nošen dinamikom koju također treba problematizirati. Drugo, iako novinski korpus na hrvatskom jeziku tog doba nije velik, građe ima dosta te je bilo potrebno opredijeliti se za materijal koji je najprikladnije predstavljao određenu temu. Tako će fokus ovoga rada biti na analizi članaka iz *Narodnih novina* i *Pozora*, s posebnim naglaskom na 1862. godinu. *Narodne novine* su tijekom tih godina prošle svoju mijenu, a *Pozor* se tek uključio na novinsku scenu. Važno je naglasiti da su ove novine predstavljale suprotstavljene političke grupacije pa je i njihove članke o željezničkom pitanju potrebno sagledati u tom kontekstu.

Novinski tekst analizira se iznutra, ali bez odnosa s vanjskim procesima i događajima on ostaje prazan u svojoj praktičkoj dimenziji. Stoga, u svrhu konetkstualizacije analize tiskovnog materijala, rad započinje kratkim pregledom historije željeznica na području Habsburške Monarhije.

Razvoj željeznica u Habsburškoj Monarhiji do 1862. godine

Prve željezničke pruge u Habsburškoj Monarhiji

Prva željeznička pruga na svijetu otvorena je za promet 1825. godine na liniji Stockton – Darlington u Engleskoj. Prva pruga u Habsburškoj Monarhiji bila je dionica Budějovice (Budweis) – Kerschbaum linije Budějovice – Linz iz 1828. godine. Ipak, u habsburškom slučaju radilo se o željeznici na konjsku vuču. Parne lokomotive počele su se uvoziti tridesetih godina iz Engleske, a domaća proizvodnja krenula je još kasnije.[1]

Iako se radilo o kratkoj dionici pruge na konjsku vuču, već su se mogle zamijetiti dvije značajke koje su iznimno bitne za analitičku obradu funkcije željeznica. Prvo, linija je odabrana radi pojeftinjenja transporta soli u Češku. Uz taj izravni direktni interes veže se i politički interes užeg vezivanja produktivnih čeških zemalja za matične austrijske pokrajine. Drugo, prugu je gradila privatna kapitalistička inicijativa (Prvo austrijsko željezničko društvo u Beču) uz veliku potporu države.[2]

1 Siniša Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro – Ugarske do danas* (Zagreb: Hrvatske željeznice, 2003), 11.

2 Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863.*, sv. 1 (Zagreb: Institut za hrvatsku povijest, 1975), 15.

Dakle, slučaj izgradnje prve austrijske željeznice očito ukazuje da se radi o osobitoj sprezi uloge države i kapitala u modernizacijskom procesu kao procesu kapitalističke preobrazbe.

Godine 1838. otvara se prva pruga na kojoj vozi parna lokomotiva. Bila je to linija Beč – Wagram, te kasnije Beč – Brno. Pri izgradnji ove pruge aktivirale su se velike bankarske kuće, na čelu s Rothschildovima. Prioritet je bio spajanje na prusku željezničku mrežu u nastajanju. Veliki kapital povećao je i uloge koji sada dobivaju vanjskopolitičku dimenziju. Rothschildovi su dobili koncesije za izgradnju pruga prema sjeveru, a Sina, druga velika bankarska kuća, ulaže svoj kapital u izgradnju željeznica prema jugu. Njihov rat interesa obilježit će razdoblje početaka izgradnje željezničke mreže u Habsburškoj Monarhiji.[3]

Ugarska se u proces izgradnje željeznica polagano uključuje tijekom 1830-ih godina. Ugarski Sabor 1836. godine donosi plan željezničke mreže Ugarske koji je smjestio Peštu u svoje središte.[4] To je prva formulacija ugarske željezničke politike koja će jasno izražavati mađarske nacionalne interese. Jednako kao i na polju visoke nacionalne politike, i željeznička će izgradnja potaknuti pravi institucionalni i vaninstitucionalni rat između raznih strana upletenih u to pitanje. Ipak, na prostoru Ugarske sve do 40-ih godina neće biti nikakve realizacije izgradnje željeznica. Prva ugarska (konjska) pruga povezala je užu Ugarsku sa Slovačkom. Paralele između izgradnje prve austrijske i prve ugarske pruge su očite. Ono što je Češka bila za austrijske imperijalne interese, to je Slovačka predstavljala za Mađarsku. Ubrzo potom počinje prodor privatnog kapitala Sine u Ugarsku te brža željeznička izgradnja.

Željeznički plan Ugarskog sabora iz 1836. godine izazvao je pozornost bečkih krugova. Tijekom 1837/8. godine monarhijska državna uprava donosi niz zakonskih akata u svrhu uspostave državne kontrole nad dinamikom izgradnje željeznica. To je bila akcija očuvanja austrijske prevlasti i interesa u željezničkoj politici i direktan udarac ugarskim interesima. Idućih dvadesetak godina država će imati snažnu ulogu i kontrolu u izgradnji željezničke mreže Carevine.[5]

Vrhunac ove politike bio je plan željezničke mreže Carevine donesen 1841. godine koji uvodi tzv. sustav državnih željeznica. Pri tome su utvrđene linije od posebnog državnog interesa koje su unaprijed (neke još nisu bile ni u izgradnji) dobile zakonski status državnih željeznica. To su bile sljedeće linije: Beč – Prag – Dresden, Beč – Štajerska – Trst, Venecija – Milano – Como, pruga u pravcu Bavarske.[6] Utvrđeno je da je Beč središte željezničke mreže cijele Carevine, a unutar Opće dvorske komore osnovana je Generalna direkcija austrijskih državnih željeznica.[7] Ovaj plan predstavljao je najjasniji izraz austrijskog centralizma u željezničkom pitanju. Iako privatna ulaganja nisu ukinuta (ona su ionako zamrla zbog slabe rentabilnosti željeznica),

3 Ibid., 16.
4 Ibid., 17.
5 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863,* 17.
6 Ibid., 18.
7 Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro – Ugarske do danas*,12.

država je do 1846. godine pokupovala gotovo sve dionice privatnih željezničkih društava. Ovo nikako nije neobičan razvoj događaja, pošto je jedna od glavnih funkcija države u kapitalističkoj preobrazbi bila upravo infrastrukturna izgradnja.[8]

Pešta se suprotstavlja nastojanjima Beča uz pomoć plana željezničke mreže za Ugarsku iz 1846. godine. On je oslikavao makrostrukturu Carevine na mikrostrukturi Ugarske, stavljajući Peštu u središte, a krajnja ishodišta mreže u područja mađarskog imperijalnog interesa. Tako su za četiri glavna pravca proglašeni: Pešta – Beč, Pešta – Rijeka, Pešta – Erdelj, Pešta – Košice.[9]

Ipak, ukupna bilanca do 1848. jasno govori u prilog Austriji. Od 1.626 km pruge, više od tri četvrtine (1.267 km) bilo je na prostoru austrijskih nasljednih zemalja.[10]

Prvi prijedlozi u Hrvatskoj

Glavni hrvatski trgovački put tradicionalno se kretao od Osijeka i Vukovara, Dunavom do Zemuna, pa dalje Savom do Siska i Kupom do Karlovca. Tamo se vršio pretovar i roba se dalje odvozila Lujzijanom i Jozefinom, najčešće prema Rijeci ili Senju, gdje se utovarivala u brodove za dalju morsku trgovinu. Ovaj put nije imao gotovo nikakav povratni impuls i ispunjavao je isključivo tranzitnu funkciju za morsku trgovinu. Tehnički, najproblematičnija je bila središnja ruta zbog slabe regulacije Save i Kupe. No u političkom smislu, najzanimljivija je posljednja dionica, odnosno pitanje završetka puta – Rijeka ili Senj? Osim toga, na ovome putu sukobljavaju se brojni interesi. Austrijski interesi usredotočeni su na Trst i balkansko tržište, interesi vojnih krugova na područje Vojne krajine, dok je Ugarska u potrazi za velikom lukom za izlaz na more bacila oko na Rijeku.[11]

Kontekst ovoga puta vrlo je važan za pitanje željezničke politike na hrvatskom prostoru. On predstavlja „prirodni" put robe iz kontinentalnog dijela zemlje (pa i šire) prema primorskim lučkim gradovima. Na neki način on je činio „kalup" moguće hrvatske željezničke mreže, odnosno njenu magistralu. Vidjet ćemo koju će ulogu ova prometna linija odigrati u daljnjim raspravama.

Hrvatska je vrlo rano dobila svoje prve prijedloge željezničkih pruga. Potaknula ih je konkurencija magistrale Beč – Trst – Ljubljana, kao i jeftinog ruskog i ukrajinskog žita.[12] Stoga ne čudi da prvi prijedlog dolazi upravo od riječkog patricija i trgovca Andrije Ludovika Adamića još 1825. godine. Prijedlog je motiviran konkurencijom riječkih i tršćanskih trgovačkih interesa i smanjenjem cijene žita iz plodne unutrašnjosti zemlje kao posljedice smanjenja troškova prijevoza. Prijedlog je još jednom revidiran 1828. godine, nakon čega je inicijativu prekinula Adamićeva smrt.[13]

8 Više o tome: Ivan T. Berend, Gyorgy Ranki, *Evropska periferija i industrijalizacija 1780-1914,* prevela Lelija Sočanac (Zagreb: Naprijed, 1996).
9 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863*., 21.
10 Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro – Ugarske do danas*, 14.
11 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863*., 22.
12 Ibid., 41.
13 Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro – Ugarske do danas*, 13.

Drugi važan prijedlog donosi Dvorsko ratno vijeće i ticao se prvenstveno prostora Vojne krajine. Godine 1827. kapetan Josip Kajetan Knežić izrađivao je prijedlog plana željezničke pruge koja bi spojila Vojnu krajinu sa Senjom kroz Provincijal.[14] Ovakav prijedlog izazvao je žestoko protivljenje Ugarske jer bi to značilo pad trgovačkog značenja Rijeke koja je bila pod ugarskim političkim utjecajem. Tako vidimo da se već prvi prijedlozi željeznica sukobljavaju na točki njenog odredišta – trojnoj konkurenciji Trsta, Rijeke i Senja. Najraniji novinski napisi odražavaju taj odnos. Vrlo je brzo početna fascinacija novim revolucionarnim prijevoznim sredstvom prešla u žestoku polemiku oko željezničke politike.

Iako su oba ova prijedloga ostala nerealizirana, nakon njih se razvija žestoka borba Beča i Pešte oko moguće željezničke pruge na hrvatskom prostoru. Interesi Beča utjelovljeni su u C. L. Brucku, osnivaču i direktoru *Austrijskog Lloyda*, čije je matično područje bila tršćanska luka. S druge strane, glavni protagonist mađarske politike bio je, naravno, Lajos Kossuth.[15] Njegov koncept pruge od Vukovara do Rijeke trebao je privući hrvatsku potporu, no zapravo su Kossuthove ambicije bile vođene interesima Pešte. Vukovar je trebao biti spojen na užu ugarsku željeznicu, kao što je Pešta trebala biti povezana s Rijekom. Tako bi se potencijalna „hrvatska" željeznica pretvorila u peštansko – riječku željeznicu, te bi poslužila užem pripajanju Hrvatske, posebice Rijeke i Slavonije, Ugarskoj.

Hrvatska se našla pritiješnjena između dvije veće sile koje su se borile oko prevlasti na njenom području. Preostalo joj je manevriranje s ciljem korigiranja trase prema domaćim interesima. To je značilo pod svaku cijenu uključivanje Zagreba u buduću željezničku prugu, kao i mogući kompromis oko izlaza pruge na more onim lučkim gradovima koji su bili od značajnog hrvatskog interesa: Kraljevici ili Bakru. Tako *Narodne novine* od 26.12.1846. pišu:

> A od kolike bi važnosti bilo ne samo za tergovinu i tergovce, nego osobito za vlastele (zemaljsku gospodu) horvatske i slavonske i za čitavi društveni naš život, kad bi Zagreb sa terstjansko – bečkom željeznicom skopčan bio – to mi se upravo tako suvišno vidi dokazivati, kao da bi dokazivati htjeo, kako je med sladak i sunce svijetlo. Dok toga nebude, dotle mi bogme nestupismo u kolo oriaškimi koraci napredujuće kopno-europejske tergovine; naše obće zemaljsko blagostanje neće moći napredovati, i naša tergovina neće onu zadaću igrati, koju bi inače igrati mogla. Mogli bi mi to možebiti i drugim putem dokučiti, kad bi drugi narodi još spavali, kad bi tergovina nas čekala, i nebi si drugih putevah kerčila; - ali nehasni filozofirati mišu u praznom hambaru. Što neučinimo naskorom, biti će poslije prekasno.[16]

Osim toga, u napisima se javljala misao o „višoj" korisnosti željeznica kao sredstva spajanja hrvatskih zemalja. I to ne samo pukog političkog povezivanja, već upravo fizičkog spajanja, kulturnog i nacionalnog stješnjavanja. Ovo predstavlja rani mo-

14 Ibid, 13.
15 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863*., 55.
16 *Narodne novine*, br. 103, 26. XII. 1846.

ment ideološke percepcije željeznice kao nacionalno-integracijskog faktora. Ipak, argumentacija za hrvatsku željeznicu primarno se oslanja na neposredne ekonomske interese i to prvenstveno vlastele koja je još uvijek predstavljala ključni politički faktor u Kraljevini. Najekstremniji je bio ponešto očajnički poziv za što bržom izgradnjom željeznice i uključivanjem u novu europsku mrežu. Ipak, taj očaj i javne žalopojke koje pozivaju da željeznicu gradi bilo koje društvo „ma bilo baš od Eskimah sastavljeno"[17], nije naišao na bitniji odaziv. Do 1848. godine bilanca izgradnje željeznica na hrvatskim prostorima vrlo je jednostavna: nije izgrađeno ni metra pruge.

Neoapsolutizam i reprivatizacija

Poraz revolucije u Ugarskoj značio je i nagli prekid sukoba željezničke politike Pešte i Beča. Neoapsolutistički sustav značio je da se željezničko pitanje rješava direktno u korist Beča. Uveden je centralizirani sustav po načelu jedinstvenog gospodarskog prostora Carevine sa središtem u Beču. Nekoć paralelni nacionalni željeznički sustavi, sada se moraju svesti na carevinsku razinu u kojoj Beč postaje magistralno središte razgranate željezničke mreže. Simbolički je pobjeda bečkih interesa također izražena u važnosti lika Carla Brucka, ministra prometa i financija u novoj vladi.[18] Za Hrvatsku to je značilo neposredan odmak od ugarskih ekonomskih interesa te podređivanje Beču i magistrali Beč – Trst.

No, uslijed raznih okolnosti država više nije bila u stanju graditi nove, pa niti održavati postojeće željezničke pruge. Europska ekonomska kriza, ratovi i zaduženost doveli su državu pred bankrot. To je značilo veliku rasprodaju državne imovine. Od 1854. tako pratimo proces privatizacije željeznica u Austrijskoj Carevini.[19] Te godine donesen je Zakon o koncesioniranju izgradnje željeznica u Carevini. Ipak, smjer željezničke politike nije se promijenio. Naime, od samog početka izgradnje željeznica uočljiva je uska povezanost kapitala i državne vlasti. Kako je kapital koncentriran u Beču i austrijskim nasljednim zemljama, tako je i željeznička politika u razdoblju vladavine privatnog kapitala išla u tome smjeru. Za Hrvatsku to je značilo u najboljem slučaju status privjeska velikoj i važnoj tršćanskoj magistrali.

Glavni rivalitet u akviziciji državnih željeznica razvio se između dvije velike europske bankarske kuće – Société générale du crédit mobilier te kuće Rothschild. Beč je naravno preferirao Rothschildove, koji su ujedno bili glavni kreditori bečke vlade.[20] Godine 1858. sklopljen je ugovor o prodaji svih južnih austrijskih željezničkih pruga međunarodnom konzorciju Carsko i kraljevsko povlašteno društvo austrijskih južnih lombardijsko-venecijanskih i centralno talijanskih željeznica. Nakon što je Austrija izgubila Lombardiju u ratu protiv Pijemonta, društvo je promijenilo svoje ime u Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica, po kojem će ponajviše biti

17 *Narodne novine*, br. 99, 10. XII. 1845.
18 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863.*, 67.
19 Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro – Ugarske do danas.*, 15.
20 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863.*, 72.

poznato hrvatskoj javnosti. Bilo je to najveće i najmoćnije željezničko društvo u cijeloj Carevini[21] i upravo će ono dobiti koncesiju za izgradnju željeznica Zidani most – Sisak i Zagreb – Karlovac. Odredbe koncesije propisivale su podređivanje željezničkog razvoja Hrvatske privatnom kapitalu sve do 1948. godine.

Do 1859. godine rasprodaja je bila završena. U državnom vlasništvu preostalo je 13,8 km pruge. Pritom je država bila na velikom gubitku. Izgradnja željeznica stajala je otprilike 350 milijuna forinti, a prodane su za 168,56 milijuna; odnosno, za 48% uložene vrijednosti.[22] Dakle, nakon ustroja državnih željeznica, uslijedilo je razdoblje otvorene vlasti privatnog kapitala (bilo bi ipak naivno tvrditi da te vlasti nije bilo i ranije, samo što se ona vršila u drugačijem obliku). Takvo stanje stvari potrajat će do Austro – ugarske nagodbe, no to je izvan opsega ovoga rada.

Prve pruge u Hrvatskoj

Prve tri željezničke pruge u Hrvatskoj izgrađene su do 1865. godine. Ovlašteni koncesionar svih triju pruga bilo je Društvo južnih željeznica. Nije posve jasno koja od njih predstavlja prvu hrvatsku željezničku prugu. Godine 1860. otvorena je u promet linija Pragersko/Čakovec – Kotoriba kao dionica pruge Pragersko – Budimpešta. Ona je prolazila Međimurjem u duljini od 41 km.[23] No Međimurje tada nije bilo u sastavu Hrvatske. Iako novine prilikom otvorenja ove pruge govore s nacionalnim sentimentom, naglasak se stavlja na prvu pravu hrvatsku željeznicu iz 1862. godine. Tada je otvorena pruga Zidani most – Zagreb – Sisak kao odvojak magistrale Beč – Trst – Ljubljana. Tri godine kasnije otvorena je i pruga Zagreb – Karlovac. Mi ćemo naglasak staviti na „prvu hrvatsku željezničku prugu" iz 1862. godine.

Nakon burnih događaja za vrijeme revolucije u Ugarskoj, austrijske novine 1849. pišu o izgradnji željezničke pruge kao „nagrade" za doprinos Hrvatske u ratnim zbivanjima.[24] Iako smo ranije govorili o relativno očajnim vapajima hrvatske javnosti za vlastitom željezničkom prugom, odgovor *Narodnih novina* na napise u austrijskom *Freihaftenu* odiše ponešto drugačijim tonom. Vrijedi prenijeti poveći citat:

> Ali zaključak članka onoga sasvim drugi jest, nego bi od premisah slijediti imalo, zaključak oni je budućemu blagostanju veće strane domovine naše, a osobito Krajine i Primorja našega veoma pogibeljan. Nemislite, da „Freihaften" pod morem s kojim se Hervatska putem željeznice užje skopčati ima, razumijeva naše hervatsko more, i Primorje, ne, on vam razumijeva neko drugo more preko Učke, on hoće da se jedan trak željeznice, koja se iz Siska prema Karlovcu sagraditi ima, tja do Steinbrucka povuče i s austrianskom južnom sdruži; on hoće, da sva tergovina, od koje dosele gradovi naši s ove strane Siska življahu, drugim putem udari; on hoće, da veću stranu junačke Krajine, gorsko provincijalno okružje i Primorje naše s gradovi Senjom, Bakrom i Rijekom blagodatih njim po naravi pripadajućih liši, i s otim Hervatsku za tolike stečene zasluge

21 Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro – Ugarske do danas*, 16.
22 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863,* 73.
23 Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro – Ugarske do danas*, 18.
24 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863,* 76.

> tako lijepo naplati. Jer, ako na um uzmemo prevagu tergovine grada Tersta na svimi našimi primorskimi gradovi, njegova razprostranjena odnošenja s čitavim tergovačkim svijetom, bogatstvo njegovih žiteljah, zaštitu od strane vlade; ako suprotivno razmotrimo mladjahnu i maloljetnu tergovinu i obertnost naših napomenutih gradovah: šta bi drugi imali očekivati, kad bi se osnove i želje „Freihaftena" u život uvele, nego da će premožni kolos terstjanski slabieg našeg tergovačkog embriona nadvladati, sve proizvode Banata k sebi povući i naše Primorje s Krajinom na vijeke saterti.[25]

Dakle, nakon 1848. vidimo mnogo oštriji ton po pitanju željezničke politike u hrvatskim novinama. Više se ne radi o pukoj gradnji, o „sustizanju" Zapada, o uključenju u europski prometni sustav pod svaku cijenu. Sad u prvi plan dolazi upravo željeznička *politika*. Potrebno je odrediti trasu hrvatske pruge koja će najviše pogodovati upravo hrvatskim interesima. Takvu promjenu javnog diskursa možemo dovesti u vezu s novom fazom hrvatske nacionalne integracije nakon 1848. godine. Naime, rasprava o željezničkom pitanju uklapa se u razvoj osobite hrvatske nacionalne politike koja je preispitivala sva pitanja političkog i ekonomskog života. Upravo to dolazilo je do izražaja u novinskim napisima.

Nakon uvođenja neoapsolutizma uočljive su promijene u javnom diskursu o željezničkom pitanju. U razdoblju neposredno nakon 1848. godine prevladavao je žestok i oštar ton rasprave, a uspostavom neoapsolutizma diskusija postaje oprezna i oportuna, baš kao i politika koja je obilježila vrijeme dominacije bečkog središta. Tako se veliki zamah javne nacionalne željezničke politike pomalo stišava i preobražava u tihe zamjerke i kalkulacije. Situacija sve više počinje ličiti na predožujsko razdoblje velikih sukoba Beča i Pešte u kojima je Hrvatska potiho pokušavala pokupiti mrvice. No sada se više nije radilo o manevriranju između dva diva, već o nemoći pred definiranim i nezaustavljivim centralističkim planom bečke birokracije. U takvoj situaciji, lokalni i osobni interesi dobivaju prednost pred nacionalnom politikom. Riječani su tražili prugu do Šumpetera i nisu se obazirali na interese hrvatskog zaleđa. Siščani su prihvatili privatnu inicijativu Društva južnih željeznica da se izgradi odvojak Sisak – Zidani most koji bi se oslanjao na tršćansku magistralu, iako to nije bilo u skladu s interesima hrvatske nacionalne politike. Varaždinci su također tražili svoje priključke na ugarske i austrijske željezničke mreže, ne uzimajući u obzir strateški položaj Zagreba, itd.[26] *Narodnih novine* tek blago negoduju:

> Po zrielom razsudjenju ovog očitovanja sisačkih tergovacah, koje zasieca u jedno od najvažnijih pitanjah za našu krunovinu, prinukani se nalazimo izjavit se, ako nam se i čini sasvim naravno s miestnog gledišta i u obziru na stranačne koristi, da su Siščani učinili korak navedeni, ipak nemožemo, imajući pred očima korist ciele cesarevine, pristat na mnienje rečenih tergovacah.[27]

25 *Narodne novine*, br. 54, 5. V. 1849.
26 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863.*, 84.
27 *Narodne novine*, br. 150, 1. VII. 1856.

Usporedimo sada s time napis koji se bavi istim problemom nakon sloma neoapsolutizma, u vremenu kada dolazi do liberalizacije i ponovnog preporoda hrvatske nacionalne politike, pa time i željezničke politike. Tekst je izašao u *Pozoru*, časopisu koji tek stupa na hrvatsku novinsku scenu . U njemu se upućuje kritika riječkoj željezničkoj politici i „opornosti" pri slijeđenju vlasitih interesa:

> Mi nedokučujemo koju bi korist Rieki donio posebni savez s Ugarskom? U obćenje s Ugarskom Rieka nemože inače stupiti, nego samo kroz hrvatsku željeznicu, što-no je glavni uvjet za procvietanje Rieke. Ugarska je nemože načiniti na Rieku nego opet kroz Hrvatsku, očvidno je dakle, da bez Hrvatske, niti valja Rieka štogod za Ugarsku, niti Ugarska za Rieku, dočim jedino samo u družtvu s Hrvatskom, mogu svi skupa postići ono što žele i za čim teže, naročito pako Rieka, samo onda sreću budućnost imati može, ako sasvim prihvati i prigrli Hrvatsku; jer Riečanom valja znati, da Hrvatska ima osim Rieke još i drugih lukah u svom primorju, pa bi Rieka svoju opornost mogla skupo platiti.[28]

Očito je da je ton mnogo oštriji, gotovo prijeteći. Nakon zatišja za vrijeme neoapsolutizma, u šezdesetim godinama ponovno dolazi na dnevni red pitanje formuliranja koherentne nacionalne željezničke politike.

U međuvremenu, C. L. Bruck, sada na najvišoj državnoj razini, gura koncesionirane projekte izgradnje pruge Zidani most – Sisak koji direktno pogoduju bečkim ekonomskim interesima. Bilo kakvo spominjanje vukovarsko-riječke željeznice koja bi išla hrvatskim magistralnim trgovačkim putem, označavano je kao „košutovska magjaromanija".[29] Javnost je isprva pozitivno primila reprivatizaciju željeznica, nadajući se da će to značiti početak intenzivnih gradnji na hrvatskom prostoru. No valja istaknuti da odredbe koncesija koje su dane Društvu južnih željeznica dugo vremena nisu bile javno obznanjene. Tim više, niti hrvatska politička elita nije imala potpuni uvid u te dokumente. Stoga je Hrvatski sabor 1861.godine zahtijevao da dobije na uvid ugovore o koncesiji iz 1858. godine.[30] To mu je omogućilo da na dnevni red stavi raspravu o budućem razvoju hrvatskih željeznica. Iako nije donesen neki sustavan plan, iznesena su osnovna načela koja su označila početak formuliranja sustavne nacionalne željezničke politike.

Novinski članci koji prate izgradnju pruge Pragersko – Kotoriba ilustriraju ambivalentan i neupućen stav javnosti prije 1862. godine. *Narodne novine* donose vijesti o tijeku izgradnje, otvorenju i funkcioniranju tijekom prvih mjeseci. Tako 1858. godine pišu o lijepom tijeku izgradnje, fascinirani su zgradama, nadaju se prosperitetu Čakovca i njegove šećerane te ubacuju političke komentare o hrvatskoj pripadnosti Međimurja.[31] Opis otvorenja kasnio je mjesec dana. U njemu se provlače kritike na kašnjenje ceremonije, na nedovoljnu obaviještenost u vezi proslave te se ponovno

28 *Pozor*, br. 55, 4. XII. 1860.
29 Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863.*, 83.
30 Ibid., 101.
31 *Narodne novine*, br. 247, 24. X. 1858.

ističu nacionalni elementi (vijorio se „narodno – hervatski“ barjak).[32] Nema, dakle, oštre kritike suprotstavljenih ekonomskih interesa. Nema pogrdnih riječi o Društvu južnih željeznica. Nema govora o pogubnom karakteru ove željeznice, koja je za funkciju imala odvlačenje proizvoda južne Mađarske u tršćansku luku. Iako je pad neoapsolutizma značio otvorenije i oštrije pisanje o pitanju željezničke politike, sve do 1861./62. nije bilo definirane i jasno artikulirane hrvatske nacionalne željezničke politike. Divergentni novinski članci naglašavali su različite aspekte željezničke problematike, nerijetko skrećući na sigurnije tlo visoke nacionalne politike (kao u slučaju hrvatske pripadnosti Međimurja). Hrvatski sabor 1861. godine i Banska konferencija označit će novo razdoblje hrvatske željezničke politike. U isto vrijeme, 1862. godine otvara se najvažnija pruga ovog razdoblja: Zidani most – Sisak. Ta konvergencija potaknula je eksploziju novinskih napisa o željezničkom pitanju, i sasvim novu ulogu novinstva koje postaje mjesto javnog diskursa strogo definirane nacionalne politike.

Narodne novine i *Pozor* o željezničkom pitanju 1862. godine

Banska konferencija 20. – 22. 8. 1862.

Tijekom 1862. godine dva su događaja obilježila željezničku politiku: Banska konferencija koja se održala između 20. i 22. kolovoza te otvorenje pruge Zidani most – Zagreb – Sisak 1. listopada.

Prva opširnija najava Banske konferencije javlja se 8. kolovoza u *Narodnim novinama*:

> Da se već jedared dokinu sebičarstva i osobni interesi u pogledu željeznicah, kojih nam mila domovina treba[...]da se to životno i u sadanjim okolnostima najpreče i najvažnije pitanje[...]da se za koju godinu već nepokajemo što se možebit nebi uzeo obzir na svu domovinu nego baš na ovo ili na ono miesto.[33]

Dakle, cilj sazivanja Banske konferencije bio je formuliranje nacionalne željezničke politike. Ono što je dotada divergentno kritizirano u raznim novinskim napisima sažima se s u jedno: osobnim interesima suprotstavlja se nacionalno blagostanje. Željezničko pitanje je jedno od najprečih, ono zahtijeva brzo rješenje i uključivanje u moderni prometni sustav. No jednako tako, ono mora biti riješeno u korist cijele domovine, kako se kasnije ne bismo „pokajali“.

Najvažniji tekst, vjerojatno za cijelu željezničku tematiku toga doba, predstavlja uvodnik Antuna Jakića „Naše hrvatske željeznice“, objavljen 19. kolovoza u *Pozoru*. U njemu je po prvi puta dan sustavan pregled problematike željeznica na *cjelokupnom* hrvatskom prostoru. Činjenica da se obrađuje cjelokupan prostor Hrvatske

32 *Narodne novine*, br. 112, 14. V. 1860.
33 *Narodne novine*, 8. VIII. 1862.

(a ne samo Banska Hrvatska), objašnjava se samom premisom teksta. Naime, autor smatra da su željeznice integracijski faktor Trojedince, sredstvo povezivanja svih hrvatskih zemalja. Naglašava da glavni grad, kao „srce" države, mora biti i „sredotočje" takve jedne nacionalne željeznice. Dakle, ovdje je po prvi puta dan sustavan pogled na nacionalnu željezničku politiku koji je trebao konkurirati peštanskim i bečkim varijantama.

Novi pristup zahtijevao je, naravno, i kritiku postojeće (ili bolje reći nepostojeće) željezničke politike i isticanje priželjkivane uloge hrvatske željeznice. Jakić je ocijenio da su u trenutnoj situaciji bolje služila kola, jer je barem vozovina ostajala u Hrvatskoj:

> Vrlo se dakle varaju koji misle, da je našoj hrvatskoj domovini najprobitačnija ona željeznička pruga, koja bi najkraćim putem spojila Dunav s morem, pa makar netaknula ni Zagreba ni Karlovca. Ovakova bi pruga takodjer koristna bila ali komu? Njekojim velikim špekulantom domaćim i tudjem, kojim do obćenite koristi naše domovine nije stalo toliko, koliko do toga, da se duge i žita s Dunava na more što jeftinijom vozovinom prevozi.[34]

Ne radi se dakle samo o bilo kakvom spajanju Dunava s morem. Radi se o takvom spajanju koje ne bi u obzir uzimalo (samo) korist privatnog kapitala, već i političke i nacionalno-ideološke preokupacije cijele zemlje. Jakić se pita što bi značilo izostavljanje glavnog grada iz željezničke mreže države. Pruga koja prolazi periferijom zemlje nije u bitnom smislu pruga samo te zemlje, ona barem polovicom pripada susjednoj zemlji. Tim više, ona uopće ne mora pripadati zemlji u kojoj se nalazi, ako joj je svrha ispunjavanje ekonomskih i političkih interesa drugih centara. Činjenica da se nešto nalazi na hrvatskom teritoriju, ne znači da je ono bitno „hrvatsko" u svojim ulogama. To se odnosilo na sve pruge njegovog doba: jedne sagrađene (međimurske) i dvije planirane. Smatrao je da će Zidani most – Sisak i Zagreb – Karlovac samo još čvršće „željeznom verigom"[35] pričvrstiti domovinu Beču, podrediti Hrvatsku tršćanskim trgovačkim interesima.

S druge strane, on naglašava da željeznica treba „razviti **naš** (podebljao: N. T.) tergovačko-obrtnički i politički život."[36] Stoga se zalaže za prugu do Splita, Trogira ili Šibenika: „Ovakova željeznička pruga [...] postala bi najznamenitijim razvijateljem trgovačko-obrtničkoga, političko-moralnoga i narodno-gospodarstvenoga napredka[...]".[37] Uočljivo je da ovaj prijedlog napušta uobičajenu dilemu (Rijeka ili Senj) te uzima u obzir cjelokupan prostor Trojednice. Jakić problemu pristupa dugoročnije od ostalih. Uviđa da bi riječka ili senjska željeznica značila efikasno uključivanje Hrvatske u trgovački sustav, ali bi dovela i do potpune izolacije Dalmacije, pa i Bosne, od Hrvatske. To ne bila tek ekonomska i politička izolacija. Bila bi to izolacija

34 *Pozor*, br. 190, 19. VIII. 1862.
35 Ibid.
36 Ibid.
37 Ibid.

u fizičkom smislu riječi. Naime, željeznicom ne putuje samo industrijska i poljoprivredna roba, već i novine, knjige, pamfleti, ljudi i ideje. Prometno priključiti neki kraj znači ujedno ekonomski ga obuhvatiti, politički približiti i kulturno na njega utjecati.

> U razpravah kod odabiranja pravca i podjeljivanja dozvole za gradnju željezničke pruge obično se i najvećma na oko uzimlju (u sebi inače protivni) dva osobita interessa, Okonomičko-trgovački [sic!] zastupan trgovačko-obrtničkim tielom i strategički zastupan oblastmi države.[38]

Jakić smatra da su ova dva interesa međusobno protivna. To je karakterističan stav za hrvatski slučaj u kojem nacionalna politika ne može direktno provoditi interese privatnog kapitala. Željeznice gradi strani kapital, koji je u savezu s austrijskom državnom politikom. Stoga Jakić ovim interesima suprotstavlja treći, „viši", „sveobći interes narodni". Prva dva su promjenljiva, treći je nepromjenljiv, stalan kao i sam narod s kojim se poistovjećuje. U njegovim stajalištima vrlo lako možemo pročitati elemente pozoraške politike. Jakićev tekst suprotstavlja se i hrvatskoj i austrijskoj državnoj politici, odnosno riječkoj ili senjskoj željeznici kao „strategičkom interesu države" i „okonomičko – trgovačkom" interesu tršćanske magistrale. On se idejno uklapa u politiku koja sebe smatra istinski nacionalnom. To potvrđuje zadnji dio teksta koji ističe potencijalnu korist željeznice za razvoj jugoslavenske ideje jer bi takva pruga bila „temelj porazumljenju i savezu trgovačko-ekonomskom i socijalno-političkom naroda svih jugoslavenskih zemaljah s narodi susjednimi."[39]

U istom broju uredništvo *Pozora* objavilo je vlastiti članak u kojem ističu da podržavaju prijedlog A. Jakića, ali sumnjaju da bi odluke Banske konferencije mogle krenuti u tom smjeru. Stoga u članku „Banski dogovor o hrvatsko-slavonskoj željeznici" iznose ideje koje se temelje na kratkoročnim „realnijim" ciljevima. To ne znači da Jakićev tekst nije bio u duhu pozoraške politike. Upravo suprotno, to znači da je on pogodio njenu idejnu bit. Treba imati u vidu da je Jakićev tekst, a ne tekst uredništva, objavljen kao uvodnik. Ipak, novine kao politički medij moraju ispuniti svoju pragmatičku funkciju „svakodnevne" politike. U tom kontekstu treba promatrati ovaj drugi članak.

Sam naslov uredničkog teksta upućuje da je njihove koncepcije izbačena Dalmacija. Više ne najavljuje „hrvatske" nego „hrvatsko-slavonske željeznice". U članku se prvenstveno usmjerava na rješenje gorućeg problema Banske Hrvatske i izgradnje željeznice koja bi pratila već spomenuti glavni hrvatski trgovački put i odgovarala potrebama elite ovog djela države. Efemerni karakter ovoga teksta izražen je i u misli o nužnosti brze izgradnje željeznice, dok Jakić smatra da je bolja nikakva, nego loša željeznica. Tako uredništvo piše: „Našoj domovini željeznica je tako nuždna i potrebita, da bez nje ne samo nemožemo napredovati, već da bez nje ćemo svaki dan nazadovati pored inih susjednih zemaljah, kojim je željeznicom širok sviet

38 *Pozor*, br. 190, 19. VIII. 1862.
39 Ibid.

otvoren[...]"[40] Ipak, ne žele pristati na bilo kakvu željeznicu. Ponovno se apelira na opću korist, a ne na nacionalne interese. Njihova ocjena pruge Zidani most – Sisak jednaka je Jakićevoj: ona je na korist Trsta, a ne Hrvatske. Jedina bitna pruga za Hrvatsku je ona koja bi spojila Slavoniju s Hrvatskim primorjem:

> U tom je upravo velika budućnost hrvatsko-slavonske željeznice, ako se s ovoga sveobćega gledišta shvati; ona će svojim početkom nadkriliti sve ostale austrijske pruge, koje nisu toliko namienjene naravskim koliko obrtnim proizvodom, dočim Austrija nemože se tak niti za zapadom u obrtu, ali ga nadvisuje u zemaljskih plodinah. Ove može mu ona prodavati, one pak preko mora od njega kupovati.[41]

Ostaje jedino odgovoriti na veliko pitanje: Rijeka ili Senj? Uredništvo se opredjeljuje za Rijeku. Ono iznosi veći broj razloga, među kojima je bolji položaj, razvijenija luka, itd. No čini se da je politički motiv vezivanja Rijeke uz Hrvatsku bio najznačajniji. Rijeka bi postala velika izvozna luka ovog bitno hrvatskog trgovačkog puta. Zanimljivo je da autor naglašava i mogućnost širenja željeznice prema Istri, kao još jednu prednost riječke željeznice.

Treba istaknuti da se u ovom pitanju stavovi *Pozora* i *Narodnih novina* gotovo nimalo ne razlikuju. *Narodne novine* 21. kolovoza donose tekst s gotovo identičnom argumentacijom kao zadnji *Pozorov* članak. *Narodne novine* jedino stavljaju naglasak na poziv sudionicima konferencije da se jednodušno opredijele za bitne točke hrvatske pruge, bez pretresanja posebnih detalja. Poziva se, dakle, da se donese idejna formulacija jedne općenite nacionalne željezničke politike, na temelju koje će se moći prići operativnom djelovanju u svrhu njenog ispunjenja.[42] Činjenica da se *Narodne novine* i *Pozor* u svojim stavovima nimalo ne razlikuju, govori da se u ovo vrijeme događa svojevrsna nacionalna mobilizacija oko pitanja željezničke politike. I sam tijek Banske konferencije potvrđuje takvu ocjenu.

Konferencija se održavala od 20. do 22. kolovoza u Zagrebu. Na njoj je sudjelovalo 39 članova: svi veliki župani, predstavnici gradova, komora te istaknute ličnosti, među kojima se najviše isticao biskup Strossmayer. Novine će upravo njega predstaviti kao jednog od glavnih imena ove konferencije. Sama konferencija nije producirala službeni dokument, već samo zapisnik. No donosi dva bitna zaključka o željezničkom pitanju. Prvi je određivao trasu glavne hrvatske željezničke pruge: Zemun – Požega – Zagreb (kao „sredotočje") – Karlovac – Rijeka. Drugi je ustanovio odbor koji je imao za zadaću raditi na ostvarenju takve pruge.[43]

Dakle, konferencija je predstavljala prvu službenu formulaciju hrvatske željezničke politike. Sukladno najavama, koncept priželjkivane trase hrvatske pruge pratio je liniju hrvatskog tradicionalnog glavnog trgovačkog puta. Ispunio se i poziv *Narodnih novina*, odluka je bila gotovo jednoglasna. Jedini spor izbio je, ponovno, oko točke završetka

40 *Pozor*, br. 190, 19. VIII. 1862.
41 Ibid.
42 *Narodne novine*, br. 42, 21. VIII. 1862.
43 Stulli *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863.*, 134.

željeznice. Senjski delegat žestoko se protivio Rijeci kao izlaznoj luci ove pruge. Tim prosvjedima se kasnije pridružila i Vojna krajina, koja je prirodno gravitirala senjskoj luci. Osim toga, radilo se o gotovo jednoglasnoj formulaciji hrvatske željezničke politike, što se odrazilo i jednako takvoj jednodušnosti novinstva na hrvatskom jeziku.

Pozor donosi izvještaje s Banske konferencije u tri nastavka, 23., 25. i 26. kolovoza[44], dok se *Narodne novine* na rad konferencije osvrću 25. kolovoza. Oba lista pozdravljaju zaključke Banske konferencije i hvale njene sudionike što su uzeli u obzir interese cijele domovine, a ne pojedinaca: „Riešenje banske konferencije u poslu željezničkom zadovoljit će svakoga, koj motreći ovu stvar s višjeg gledišta, ima pred očima obće dobro ukupne svoje domovine."[45] *Narodne novine* također napadaju one koji koriste argumente rodoljubne zasluge u promoviranju određene točke željezničke pruge. Ovo se, dakako, odnosi na senjske i krajiške zamjerke. Rodoljublje se ne izriče riječima, tvrde *Narodne novine*, pravi rodoljub se odriče svoje koristi i simpatija te žrtvuje sve domovini. Također se napada one koji su tražili sreću u partnerstvu s tuđinstvom, izvan domovine, koja je „ono vrelo, iz kojega im jedinog izvire sreća i blagostanje."[46] To se odnosilo na krugove koji su pristali uz planove Društva južnih željeznica, glavne mete kritika provođenja austrijskih interesa.

Neposredno prije i poslije Banske konferencije 1862. godine, novinski diskurs vršio je funkciju formulacije nacionalne željezničke politike. To se najviše očitovalo u jedinstvu argumenata i stavova koje su prezentirale *Narodne novine* i *Pozor*, kao vodeće novine na hrvatskom jeziku. U zaključku ćemo pokušati ovo općenitije problematizirati u kontekstu ideološkog momenta željeznica, kojeg smo istaknuli u uvodu.

Otvorenje pruge Zidani most – Zagreb – Sisak, 1. 10. 1862.

Druga velika novinska tema vezana uz željezničko pitanje te godine bilo je otvorenje pruge Zidani most – Zagreb – Sisak. Može se zaključiti da je *Pozor* sustavnije pristupio obradi teme željezničke politike, dok su *Narodne novine* agilnije, obilnije i sa izrazito zanimljivim tonom izvještavale o ovom događaju. Naravno da su ove dvije teme u uskoj svezi, ali naglasak je drugačiji. U prvoj se radi o političkim planovima i projekcijama, a u drugoj je stvar već svršena; željeznica je izgrađena. Novinski napisi stoga ne mogu imati funkciju formulacije neke politike, već samo oblikovanja i utjecanja na javno mnijenje vezano uz dani događaj. Ipak, ne možemo takvu ulogu novinstva izolirati od političkog značaja koje ono nužno ima. Način na koji su novine prenijele događaj otvorenja najvažnije hrvatske željeznice uvelike je morao utjecati na javno mjesto Društva južnih željeznica i politike koju su oni provodili. Ujedno, na taj su način propagirali hrvatsku varijantu željezničke politike koja se paralelno formulirala.

Narodne novine objavljuju 9. rujna kratak ironičan članak o pripremama za svečanost otvorenja. Autor kaže kako priprema svečanosti zadaje mnogo glavobolje

44 *Pozor*, br. 193, 23. VIII. 1862.; br. 194, 25. VIII. 1862.; br. 195, 26. VIII. 1862.
45 *Narodne novine*, br. 46, 25. VIII. 1862.
46 Ibid.

organizatorima. Djelatnici i direktori Društva južnih željeznica prikazani su kao realistični i nečuvstveni ljudi. Takvi su ljudi shvatili, ironično se nastavlja, da taj posao nije dobar za njih te su odgovornost za pripreme svečanosti prebacili na gradsku upravu.[47] Politička pozadina ove odluke proizlazila je iz straha vodstva Društva južnih željeznica od mogućih demonstracija.[48] Dakle, *Narodne novine* ironiziraju politiku koju vodi Društvo, svjedočeći, ali ujedno i potičući, negativnu javnu sliku koju je ono vjerojatno imalo među zagrebačkim pučanstvom.

Članak se nastavlja u istom tonu: „onako prozaična stvar, kao što je željeznica, već sama po sebi nekako se otimlje svakoj gizdi i paradi[...]"[49] Ironično opisuje lokomotivu kao antipoetičnu životinju koja se hrani vodom i ugljenom „i neima u njoj niti toliko čuvstva, da bi ju kao nakitjena vola kod banove inštalacije mogli voditi s muzikom po Zagrebu."[50] Naravno da se radi o daljnjem poentiranju prethodnog stava. Ipak, autor je tekst završio s pozitivno-političkom notom. Ističe da treba pragmatički iskoristiti prugu, čija ekonomska funkcija očito pogoduje bečkim krugovima, u političke svrhe. Stoga se predlaže da se na dan otvorenja (odnosno prvi dan voznog reda) skupe hrvatski rodoljubi i vlakom odvezu do Ljubljane, gdje bi pozdravili braću Slovence, s kojima su sad, zahvaljujući ovoj pruzi, tješnje spojeni.[51] U idućem broju *Narodne novine* eksplicitno se izriče da poziv nije bila šala.[52]

Osim toga, *Narodne novine* donijele su i više manjih obavijesti o tijeku izgradnje pruge i pripremama svečanosti (koje naposljetku, zapravo, nije ni bilo).[53] S druge strane, *Pozor* se javlja tek post festum, a i onda s naglaskom na tematici formulacije koherentne željezničke politike.

Sama svečanost trebala se održati 4 listopada, na kraljev imendan, ali je pomaknuta na 1. listopada i na kraju se nije dogodila nikakva javna manifestacija. Sve se svelo na prvo putovanje vlaka iz Siska do Zidanog mosta i natrag. Vlak je krenuo rano ujutro iz Siska i oko 8h stigao u Zagreb. Sve što se ticalo te „svečanosti" objavljivano je u zadnji čas, tako da je cijela stvar prošla gotovo nezapaženo. Tome su pridonijele i hrvatske novine koje su odbile prenositi vijesti iz novina na njemačkom jeziku, ponajviše zbog oblika naziva hrvatskih mjesta koji su dani u njemačkoj inačici.[54] Stoga se u novinama zapravo piše o događajima s povratka vlaka u Sisak, koji je u Zagreb stigao u 19:30h. Do tada se riječ proširila tako da je došlo do okupljanja ljudi na zagrebačkom novoizgrađenom Južnom kolodvoru (radi se o današnjem Zapadnom kolodvoru).

Narodne novine na taj dan donose ovaj kratki članak:

47 *Narodne novine*, br. 57, 9. IX. 1862.
48 Mira Kolar, „Uključivanje Zagreba u europsku željezničku mrežu 1862. godine", u:*140 godina željeznice u Zagrebu: 1862. – 2002*,. ur. Mirela Slukan Altić, (Zagreb : Hrvatske željeznice, 2003), 15.
49 *Narodne novine*, br. 57, 9. IX. 1862.
50 Ibid.
51 Ibid.
52 *Narodne novine*, br. 58, 10. IX. 1862.
53 *Narodne novine*, br. 9, 10. VII. 1862.; br. 20, 23. VII. 1862.; br. 39, 14. VIII. 1862.; br. 47, 26. VIII. 1862.; br. 52, 1. IX. 1862.
54 Kolar, „Uključivanje Zagreba u europsku željezničku mrežu 1862. godine", 12.

> Sila svieta sgernula se na kolodovoru, a još više na južnom šetalištu, odakle je onamo toli krasan vidik, i ti svi niekom napetosti očekuju pervi željeznički vlak (train), kojim se otvara naša željno izgledana željeznica. Bez svake ine svečanosti došao je i odmah će u Sisak. **Ako za ništa drugo** (podebljao: N. T.), mi se ovoj željezničkoj prugi zato radujemo, što ćemo biti u berzoj svezi s inim glavnim miestima. Milo je čovieku, kad čuje, da je jučer ravnatelj željeznice došao iz Siska u Zagreb u tri četverta sata provalivši daljinu od 7 miljah; a Zagrebčani moći će u jutro još kod kuće svoju kavu piti pa će u Beču u 9 satih večerati. Koliko opažamo, svietinja je nezadovoljna, što nije makar grad, kad družtvo nehtiede, priredio kakovu svečanost za otvorenje perve hervatske željeznice.[55]

Vidimo, dakle, da ova vijest još nema žestoki eksplicitni ton koji se javlja kasnije. Kritika je ovdje implicitna, ona se oslanja na postojeće javno mnijenje. Govori se da je „svietinja" nezadovoljna. Tekst prenosi fascinaciju brzinom, novom tehnologijom koja omogućava da Zagrepčanin još ujutro prije svoju kavu kod kuće, a da u Beču večera. Ipak, ključ teksta treba se tražiti u naglašenom dijelu: „Ako za ništa drugo…" Time se navedene pogodnosti i pozitivne strane svode na drugorazredne fenomene. Ova željeznica nije ispunila svoju prvotnu funkciju: provođenje bitnih interesa hrvatske privrede i politike.

Navedimo odmah, iz komparativnih razloga, tekst iz *Narodnih novina* koji je objavljen samo dan kasnije, 2. 10.:

> Sinoć u 7 u četvert satih prispie pervi put parovoz iz Zidanoga mosta. Velika sila svieta bijaše se sakupila na našem kolodvoru, da bude sviedok pervoga koračaja, koj nas željeznom vezom sa ostalim svietom spaja. Al kad tamo, nemalo se začudismo, jer sve to vervi i terči u krasnoj jesenskoj tmici, koju je blied miesec kadkada iznad razterganih oblakah reko bi niekako turobno osvietljavao. „Zar tu neima jošte ni lampah?" pita jedan drugoga. Dakako, da ima, samo da neima jošte ni ulja ni fotogena. A to je dakle što drugo! Parovoz se približi; ognjenim svojim očima gleda ponosito nesterpljiva poniešto i nezadovoljna lica – sve ide, da vidi, je-li bi moguće bilo opaziti kojega poznanca ostavivšega austrijski Beč ali pojadranski Terst; nu tu opet nezgode! u vagonima vlada duboka tmica – divno to znamenje prosviete, što nam ju od zapada donese pervi parovoz, - samo u vagonu pervog reda goriela je melankoličkim svietlom čedna lampica. Za boga, kako to? zaviknuše mnogi, ta nevidiš ni vratah od vagonah? – Razidjosmo se a parovoz odleti želeći nam lakoničkim glasom: „lahku noć".[56]

Primjećuje se da je ton zaoštren, na granici s cinizmom. Čak i temeljna, uvijek prisutna ideja modernosti željeznica dobiva negativnu konotaciju. Ta novotarija sa zapada, to „divno znamenje prosviete" dolazi u mraku i odlazi u mraku. Ovaj kratak članak na svim razinama pokazuje ozlojeđenost spram eksploatatora, kojeg u ovom slučaju predstavlja Društvo južnih željeznica. Na ironičan način kritici su podvrgnute sve tri dimenzije željeznice, kada su stavljene u funkciju protivnu hrvatskim interesima.

55 *Narodne novine*, br. 77, 1. X. 1862.
56 *Narodne novine*, br. 78, 2. X. 1862.

S druge strane, *Pozor* nije 1. listopada donio izvještaj s otvorenja, već polemički članak A. Jakića u kojem kritizira E. Joanelija po pitanjima željezničke politike.[57] Sam sadržaj članka u potpunosti je u skladu s prijašnjim Jakićevim tekstom. No važno je da je članak objavljen toga dana. Tu možemo vidjeti blagu razliku u pristupu *Narodnih novina* i *Pozora*. Dok su *Narodne novine* bile aglnije u izvještavanju o samome otvorenju, *Pozor* je više pozornosti posvetio temama željezničke politike. Članci *Narodnih novina* o željeznici su manji, raspršeniji i učestaliji, a u *Pozoru* su veći, sistematičniji i obično u prvom planu. Razlike su novinarski, ali i politički motivirane. *Pozor* je bio opozicijski list i stoga je imao veću potrebu istaknuti vlastitu, jasno formuliranu politiku po pitanju željeznica.

Slično kao i *Narodne novine*, *Pozor* 2. listopada donosi dosta negativan članak o otvorenju prve hrvatske željeznice. „Zagrebčani, ljudi dobre ćudi" nadali su se proslavi, a nisu dobili ni osvjetljenje.[58] Ipak, najviše ih je zaboljelo što je najava otvorenja bila objavljena u novinama na njemačkom jeziku: „Ono je n. pr. pravo ruglo, kakvim je jezikom pisan prvi ovdašnji glas željezničkoga ravnateljstva; toga rugla nebi dobre volje podnosio nijedan narod, osim našega."[59]

Još nekoliko dana nakon otvorenja pisalo se o detaljima vezanima za novu željezničku liniju. Tako se, npr., prenijela vijest da je Društvo južnih željeznica novac namijenjen proslavi otvorenja predalo gradovima Sisku i Zagrebu da podijeli među svojim siromasima.[60] Vijest nije popraćena komentarom. No tako nisu prošle vijesti vezane uz svakodnevno funkcioniranje linije. *Pozor* 6 listopada donosi članak u kojem veoma negativno ocjenjuje dosadašnji rad navedene linije:

> Zagrebčani htjeli su se užiti jučerašnjega lijepoga dana, pa su se dogovorili, da idu željeznicom u Krško u Kranjskoj. Ova bi vožnja bila vrlo ugodna, da se naši putnici nisu morali voziti željeznicom, koju je Bruck prodao francuskom željezničkom družtvu. Nu ono misli, da ima osobitu povlasticu nemariti za putujuće občinstvo, pa je na zagrebačkom kolodvoru sve onako uredilo, kako nebi smjelo biti.[61]

Govori se da kolodvor nije osvijetljen, da se otvaraju samo jedna vrata na stotinu putnika, da radi samo jedan biljetar, što uzrokuje ogromne gužve i neljudske uvjete na zagrebačkom kolodvoru. *Pozor* krivicu u potpunosti svaljuje na Društvo južnih željeznica. Tim više, okrivljuje ih za namjernu obijest i vrijeđanje hrvatskog naroda, od kojeg ubiru novac i zadovoljavaju svoje osobne interese:

> Uz ogromnu vozarinu, koju moramo da plaćamo, mogli bismo bar to zahtievati, da putujemo gospodski, a ne po milosti tudjinskoga družtva. U ostalom mogla bi i ta vozarina manja biti, nego što jest, dapače morala bi biti, kad bi se više gledalo na korist cieloga naroda, nego li na korist pojedinih dioničarah i dioničarskih družtvah, koja

57 *Pozor*, br. 225, 1. X. 1862.
58 *Pozor*, br. 226, 2. X. 1862.
59 Ibid.
60 *Narodne novine*, br. 81, 6. X. 1862.
61 *Pozor*, br. 229, 6. X. 1862.

imaju neobični dobitak sa austrijskih željeznicah.[62]

Hrvatske novine imale su jasnu namjeru prilikom prenošenja događaja s otvorenja željezničke pruge Zidani most – Sisak: stvaranje negativnog javnog mnijenja. Napad se odvijao u kontekstu formulacije zasebne hrvatske željezničke politike, a meta udara bilo je Društvo južnih željeznica, koje je poistovjećeno sa stranim partikularnim interesima. Novine su pri tome suprotstavljale dvije željezničke politike: nastajuću domaću politiku, koja teži „istinskim" interesima naroda, i politiku suprotnu narodnim interesima koja se još uvijek provodila u praksi. Stoga se može zaključiti da je tisak zauzimao osobito mjesto u razvoju željezničke politike u Hrvatskoj ovog razdoblja.

Zaključak

Na samome početku identificirali smo barem tri dimenzije željeznica. Na kraju, morali bismo korigirati ta prvotno navedena shvaćanja. Prvo što moramo naznačiti jest da kada govorimo o dimenzijama željeznica, ne mislimo na dimenzije fizičkog objekta. Radi se, naime, o dimenzijama poimanja, shvaćanja, ili, još preciznije, o dimenzijama odnosa spram željeznica kao javnog koncepta i kao diskurzivne formacije. Sada, kada ćemo kontekstualizirati prvotne naznake, govorit ćemo isključivo o momentima odnošenja spram onoga što se u javnosti konstituiralo kao željeznička problematika.

Najočitija je bila ekonomska dimenzija. U javnom diskursu ona konstituira temelj argumentacije, ali ipak ne zauzima centralno mjesto. Novinski članci često naglašavaju korist ili štetu koju željeznice mogu nanijeti hrvatskom narodu. Pritom se u najvećoj mjeri misli na direktne ekonomske posljedice. Cilj novinskih napisa nije bio pojašnjenje ekonomskih utjecaja koje sa sobom nosi željeznica, iako je to često bio njihov nusprodukt. Takvoj situaciji pridonijela je sama činjenica da je ova dimenzija poimanja najuže fizički vezana uz same željeznice. Ekonomski efekti su realni, stoga oni nemaju primarno mjesto u diskurzivnoj konstrukciji. No ne treba ignorirati činjenicu da se i ekonomski efekti mogu diskurzivno iskonstruirati. To se ponajviše čini u domeni percepcije ekonomskih interesa. U tom smislu, najdublja funkcija novinskih napisa o pitanju željeznica bila je nametnuti određeno shvaćanje vlastitih ekonomskih interesa onima kojih se to direktno tiče.

Već smo više puta naglasili onu, u zadnje vrijeme tako često prešućivanu i potiskivanu, spregu ekonomije i politike. Stoga nije čudno da se i javno problematiziranje željeznice vodilo u uskoj svezi ove dvije dimenzije. Ono ekonomsko izražavalo se u onom političkom. Tada se, kao i danas, ono međusobno prikrivalo. Upravo se zato cijela politička argumentacija željezničkog pitanja uvijek naposljetku vraća na ekonomske koristi ove ili one pruge. Samo što je to izrečeno na drugačiji način, u

62 Ibid.

određenim diskurzivnim formacijama (onome što se dosta često neispravno naziva „meta-jezikom"). Tako novine govore o željezničkim prugama koje bi povezivale Rijeku, Dalmaciju ili Slavoniju i Bansku Hrvatsku, o važnosti regionalnog povezivanja s drugim južnoslavenskim narodima, o pripadnosti Međimurja Hrvatskoj, itd. No težinu argumentacije za određenu trasu zapravo nose čisto ekonomski argumenti: širenje tržišta, brži protok robe, uže vezivanje trgovačkih područja, poticanje industrije, itd. Upravo su zato željeznice zahvalan problem za uočavanje te uske sprege politike i ekonomije, i načina njihovog pojavljivanja u javnom prostoru.

Na sve to dolazi treći moment, treća dimenzija, treća funkcija- ona ideološka. U željezničkoj problematici to se najjasnije očituje u govoru o naciji, odnosno o nacionalnim interesima. *Narodne novine* i *Pozor* mogu zastupati različite političke pozicije, ali njihovi se stavovi o nacionalnim željezničkim interesima gotovo uopće ne mogu razlikovati. Posljedično, i njihova ekonomska argumentacija je identična. Ono političko nam se, dakle, pojavljuje tek kao srednji član, kao ono fleksibilno mjesto u čvrstoj vezi ekonomskog i nacionalno-ideološkog. Zašto je neka trasa željezničke pruge prihvatljiva? Zato što ide u korist naciji. Zašto ide u korist naciji? Zato što ispunjava njezine ekonomske interese. Ekonomski interesi nacije su oni koji najviše idu u korist naciji. Funkcija novina bila je na neki način da kaže naciji što je njoj korisno, pritom učvršćujući nacionalno-ideološku homogenost. To je taj krajnji ideološki vrtlog novinskog teksta: govoriti „stručno" o ekonomskim interesima, pritom ih određujući. Izražavati ih kao esencijalno političke, pritom ih politički instrumentalizirajući. Funkcionirati kao ideološki aparat, provodeći ekonomske interese s kojima smo i započeli. Naravno, radi se, naposljetku, o interesima kapitala.

Postoji i još jedna, teže zamjetljiva i suptilnija ideološka funkcija: promicanje novog, modernog svjetonazora. U to ulaze sve diskurzivne formacije koje željeznice prikazuju kao tehnološko čudo sa zapada, kao željezna čudovišta koja jure prostorima, hrane se ugljenom i nezaustavljivo mijenjaju svijet. U okviru toga diskursa su i one formacije koje prikazuju Hrvatsku kao zaostalu zemlju kojoj novotarije stižu sa zapada, koja se brzo mora uhvatiti ukoštac s modernizacijom, inače joj prijeti propast. Ovdje se također radi o ideološkoj dimenziji, koja se manifestira na malo različitiji, ali suštinski istovjetan način.

Možemo zaključiti da novine nisu bile tek pasivni promatrač historijskog odvijanja procesa razvoja željezničkog pitanja. Dapače, u hrvatskom slučaju one su imale aktivnu, gotovo središnju ulogu na svim razinama i dimenzijama odnošenja spram te problematike. Budući da su institucionalna mjesta formulacije željezničke politike bila u velikoj mjeri opstruirana i zapriječena, tu je ulogu u određenoj mjeri preuzelo novinstvo i javni diskurs. Zato one predstavljaju neprocjenjivo mjesto za proučavanje dinamike željezničke problematike na hrvatskom prostoru.

Literatura

Narodne novine, datumi: 10. XII. 1845. (br. 99), 26. XII. 1846. (br. 103), 5. V. 1849. (br. 54), 1. VII. 1856. (br. 150), 24. X. 1858. (br. 247), 14. V. 1860. (br. 112), 10. VII. 1862. (br. 9), 23. VII. 1862. (br. 20), 8. VIII. 1862., 14. VIII. 1862. (br. 39), 21. VIII. 1862. (br. 42), 25. VIII. 1862. (br. 46), 26. VIII. 1862. (br. 47), 1. IX. 1862. (br. 52), 9. IX. 1862. (br. 57), 10. IX. 1862. (br. 58), 1. X. 1862. (br. 77), 2. X. 1862. (br. 78), 6. X. 1862. (br. 81)

Pozor, datumi: 4. XII. 1860. (br. 55), 19. VIII. 1862. (br. 190), 23. VIII. 1862 (br. 193), 25. VIII. 1862. (br. 194), 26. VIII. 1862. (br. 195), 1. X. 1862. (br. 225), 2. X. 1862. (br. 226), 6. X. 1862. (br. 229)

Berend, Ivan T., Gyorgy Ranki. *Evropska periferija i industrijalizacija 1780-1914*. Prevela Lelija Sočanac. Zagreb: Naprijed, 1996.

Holjevac, Željko. „Hrvatski tisak o dolasku željeznice u Zagreb 1. listopada 1862. godine". U *140 godina željeznice u Zagrebu: 1862. – 2002.*, ur. Mirela Slukan Artić, 75-81. Zagreb: Hrvatske željeznice, 2003.

Kolar, Mira. „Uključivanje Zagreba u europsku željezničku mrežu 1862. godine". U *140 godina željeznice u Zagrebu: 1862. – 2002*, ur. Mirela Slukan, Zagreb: Hrvatske željeznice, 2003.

Lajnert, Siniša. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro – Ugarske do danas*. Zagreb: Hrvatske željeznice, 2003.

Stulli, Bernard. *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863*. Sv 1. Zagreb: Institut za hrvatsku povijest, 1975.

SUMMARY

A discussion on the 1862 railway question in two daily papers: *Pozor* and *Narodne novine*

The paper gives an overview of the newspaper articles on the railway question in 1862. The first part describes the development of the railway system in Habsburg Monarchy, and the analytical part is based on the discussions published in two daily papers: *Pozor* and *Narodne novine*, which are illustrated by numerous original quotations. Two main events provoked public discussions: Ban's Conference in 1862 and the opening of the railway line Zidani Most – Zagreb – Sisak. It brought to light two issues of the railway problem: economic and ideological, which proved that these newspapers played an active role in creating the 19th century railway politics.

Keywords: railway politics, Croatian history, economic history, the 19th century